



BEGOÑA RIVAS

mira de tú a tú a la Gran Vía, al optar por un ángulo elevado para esta fotografía reciente, que presenta a la avenida como un gigantesco libro abierto, cuyos mensajes se hallan en constante proceso de cambio.



LA GRAN VÍA CUMPLE CIEN AÑOS EL BULEVAR DE LOS SUEÑOS

CONVERTIDA EN EL SÍMBOLO DEL OCIO, EL LUJO Y EL CONSUMO, LA GRAN VÍA NACIÓ EN 1910. SU

IMPLACABLE AVANCE POR EL CASCO ANTIGUO DE MADRID HA CREADO UN MUSEO VIVO DE LA ARQUITECTURA

DEL SIGLO XX Y ES FUENTE DE INSPIRACIÓN DE PINTORES, DIBUJANTES, FOTÓGRAFOS Y CINEASTAS

ENRIQUE DOMÍNGUEZ UCETA



RODRIGO hizo de la Gran Vía, a finales de los años ochenta, uno de los escenarios más prodigiosos de su cómic *Manuel*, cuyos protagonistas deambulaban por la arteria madrileña como si flotaran en un entorno en que la arquitectura es tan protagonista como el ser humano.

EL 4 DE ABRIL de 2010

se cumplirá un siglo desde que Alfonso XIII diera el golpe de piqueta con que comenzaban los derribos necesarios para abrir la Gran Vía madrileña. Se iniciaba así la creación de la calle más importante de España en la primera mitad del siglo XX, una operación urbanística trascendental para convertir a la capital del reino en una metrópoli europea, siguiendo los modelos de otras grandes ciudades como París, que ya contaban con amplias avenidas formadas por grandes edificios modernos, capaces de cambiar la escala de la ciudad. La sorpresa sería ver que una calle nacida con arquitectura parisina, pronto mostró una irresistible vocación por parecerse a Nueva York.

La Gran Vía de Madrid ha sido protagonista de la historia de la capital y ha estado presente sin interrupción en las artes a lo largo del siglo XX. Desde el primer momento se convirtió en la calle de las grandes tiendas, de los hoteles y de las oficinas más lujosas, de las salas de cine y los grandes almacenes, de las joyerías, los clubes, casinos, salas de fiestas y bares de lujo. Adoptó el protagonismo de la excelencia y la modernidad a escala nacional, siendo el centro de atracción para todos los que llegaban desde las provincias a descubrir lo mejor que podía ofrecer una gran ciudad moderna. Si un lugar de España podía emular a Nueva York, era, sin duda, la Gran Vía madrileña.

Para comprender la manera en que cambió la ciudad hay que dibujar el Madrid de finales del siglo XIX, formado por el denso casco histórico, el ensanche y un extrarradio sin interés. El centro era un amasijo de calles estrechas y retorcidas, con edificios pobres y antiguos, sin espacios públicos de importancia, en el que se amontonaban iglesias y conventos, algunos palacios discretos y una ciudad insana que llevaba siglos comprimida dentro de la cerca que



FERNANDO MANSO recurre a una cámara tradicional de placas para fusionar la estética inmóvil de la Gran Vía con la estela que dejan los vehículos que la recorren, en esta imagen expuesta en la Real Casa de Correos en 2009.

se había mantenido desde tiempos de Felipe IV.

El ensanche se construía de acuerdo con el Plan Castro de 1860, que había propuesto crear nuevos barrios de amplias calles perpendiculares rodeando el centro desde el noroeste al sur. La comunicación norte-sur se confiaba al eje Prado-Recoletos, pero la circulación entre los nuevos barrios del este (Salamanca) y el noroeste (Argüelles) sólo era posible sobre la ronda que hoy forman Génova, Sagasta y Alberto Aguilera. Para ir desde Argüelles hasta los bancos, el Parlamento, la Bolsa y las entidades financieras que ocupaban los alrededores del paseo del Prado era necesario atravesar la angosta ciudad vieja, lo que llevó a plantearse la necesidad de abrir una gran calle que atravesara el corazón de la ciudad y uniera la calle de Alcalá con la de la Princesa.

De manera inmediata a la conclusión del Plan Castro, en 1862, se urbanizó la plaza del Callao, que se terminaría cuatro años después. Ese mismo año de 1866, el arquitecto Carlos Velasco presentó su Proyecto de

la Gran Vía desde la calle de Alcalá a la plaza de San Marcial, que haría popular el nombre de la futura calle hasta el punto de plasmarse en una zarzuela que ironizaba sobre la viabilidad de una obra tan ambiciosa. El proyecto no se realizó, pero fue la semilla que fructificaría años más tarde.

EL MODELO DE PARÍS

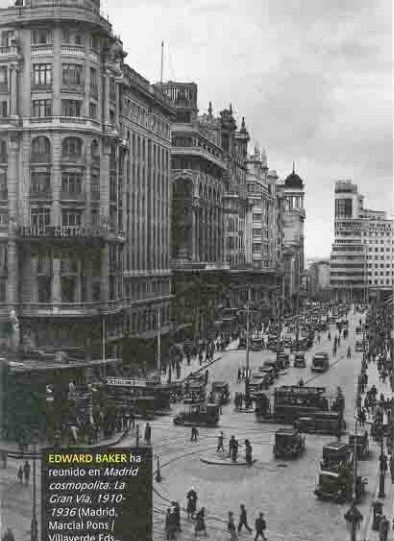
Su modelo, como el de la mayoría de las grandes calles en las ciudades europeas, era el trabajo urbanístico desarrollado por Haussmann en París durante el reinado de Napoleón III. La apertura de las imponentes avenidas que definen el París moderno se hizo sobre el trazado de la ciudad medieval que había persistido hasta mediados del siglo XIX. La situación en Madrid era semejante, un casco urbano enquistado en el trazado de los Austrias, con las mismas necesidades de mejorar la higiene y el funcionamiento urbano. Y con las mismas posibilidades para realizar una gran operación especulativa, que requería a su vez grandes inversiones.

El proyecto definitivo de la Gran Vía

madrileña se pone en marcha con el inicio del pasado siglo, en 1901, cuando los arquitectos municipales Andrés

Octavio y José López Salaberry redactan el Proyecto de reforma de prolongación de la calle de Preciados y ensanche de la plaza del Callao con la calle de Alcalá. El Ayuntamiento lo aprueba ese mismo año, y tres años después lo hará el Ministerio de Gobernación.

El primer concurso para la construcción de la Gran Vía contaba con una legislación especial que permitía expropiar los terrenos necesarios para abrir la nueva calle y también dos anchas bandas a cada lado para construir en ellas edificios lujosos, de gran calidad y amplio despliegue formal, que dieran a Madrid la imagen de modernidad y el ambiente metropolitano que la ciudad necesitaba. A pesar de la importancia del proyecto, en las tres primeras subastas no se encontró candidato para realizar las obras, hasta que, en 1909, se presentó un banquero fran-



EDWARD BAKER ha reunido en *Madrid cosmopolita. La Gran Vía, 1910-1936* (Madrid, Marcial Pons / Villaverde Eds., 2009) las mejores imágenes de los años dorados de esta calle. Arriba, dos vistas del tramo central. Abajo, la sede de Telefónica.



cés, Martín Albert Silver, dispuesto a comenzar los trabajos.

La Gran Vía madrileña supuso un hachazo descomunal que partió en dos el corazón de la ciudad histórica. Como Alejandro el Magno hiciera con el famoso nudo gordiano, la apertura de esta gran avenida desenredó con un sólo tajo el laberinto de callejas del Madrid histórico. Y todo comenzó con el golpe de piqueta que dio Alfonso XIII en 1910 sobre la casa del párroco de la Iglesia de San José, en la que arrancaba la nueva calle. El proceso había sido laborioso, y por vez primera acudió el Rey a celebrar el inicio de unas obras, cuando lo normal era que acudiera para solemnizar su finalización. Las demoliciones serán formidables y abrirán perspectivas inéditas en el laberinto de calles estrechas y casas bajas que caracterizan el casco urbano. Los trabajos se prolongarán durante medio siglo, derribándose un total de 334 edificios.

TRES TRAMOS, TRES MUNDOS

La Gran Vía se dividió en tres tramos cuya construcción sería consecutiva. El primero en realizarse fue el que se inicia en la calle Alcalá y se prolonga hasta la Red de San Luis. El segundo discurre desde este ensanche urbano hasta la plaza de Callao. El tercero desciende hasta la plaza de España, donde se une a la calle de la Princesa. Cada uno tiene su propio carácter y responde a la mejor arquitectura de su tiempo, ya que la Gran Vía fue el escaparate de la excelencia durante el medio siglo en que se levantó, perdiendo su hegemonía a partir de los años sesenta, cuando los bancos levantaron sus nuevas sedes en el paseo de la Castellana.

El primer tramo se inició en 1910 y concluyó en 1917, aunque los edificios no se terminaron hasta 1924, todos ellos realizados en estilo ecléctico, con fachadas ricamente revestidas con un repertorio formal de abundantes elementos decorativos.



ANTONIO LÓPEZ pasó meses en la isleta central de la confluencia de la calle de Alcalá con el principio de la Gran Vía para realizar, entre 1974 y 1981, este conocidísimo óleo que se complace en subrayar la magia de los edificios, que cobran apariencia fantasmal al quedar desnudos por completo del elemento humano y del tráfico cotidiano.

En buena parte se dedicaron a oficinas, sin que ninguno de ellos supiera una innovación relevante en el panorama de la arquitectura madrileña. Esta primera fase de la calle se llamó Conde de Peñalver, y pronto se vio ocupada por comercios de calidad, sastrerías, tiendas de regalos y joyerías, incluyendo el hotel Roma y el edificio de Seguros La Estrella.

La mejor prueba de la importancia de la nueva calle es que acoge los casinos de las clases altas. La aristocrática Gran Peña, el Centro del Ejército y la Armada (Casino Militar) y el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial, terminado en 1924, que forman el núcleo de los clubes privados madrileños junto al cercano Casino de Madrid, en Alcalá 15, que también cumple ahora un siglo, y el Círculo de Bellas Artes que se incorpora al grupo en 1926, frente al arranque de la Gran Vía.

El eclecticismismo dominante valora la escenografía urbana y la mejor prue-

ba es el espléndido edificio Metrópolis que define con un cuerpo cilíndrico la esquina aguda de la calle Alcalá con el arranque de la Gran Vía, acompañado por otra elegante rotunda en la esquina inmediata, con la calle Caballero de Gracia. Mucho después de completarse el tramo, aparece el bar Chicote, diseñado por Luis Gutiérrez Soto, en 1931, en estricto estilo racionalista, que permanece milagrosamente conservado. La Gran Vía carece por completo de edificios religiosos, tan sólo asoma el ábside del Oratorio del Caballero de Gracia, obra de Juan de Villanueva, recompuerto por Javier Feduchi Benlliure, que pasa casi desapercibido en la acera de los números impares.

El segundo tramo se inicia en 1917 y está terminado en 1924, en un plazo breve de intenso trabajo. Se extiende desde la Red de San Luis hasta la plaza del Callao, y se dedica a Pi y Margall. Es el más valioso, por ser el de



OUKA LEELE tomó desde el Círculo de Bellas Artes esta foto, una de sus fotografías más conocidas, en 1984, usando el edificio Metrópolis de la Gran Vía como decorado. La pieza es, en palabras de la autora, "autobiográfica, una alegoría de la muerte, simbolizada por la carne", en un momento de gran ebullición cultural en Madrid, pero muy difícil para la artista.

mayor anchura, con sus 35 metros entre fachadas, y el más llano de los tres, con proporciones de salón urbano. En él aparecen construcciones de oficinas y comercios, edificios notables como el Matesanz, levantado por Antonio Palacios, en 1923, los primeros grandes almacenes llamados Madrid-París (1924, Teodoro de Anasagasti), y también se construyen hoteles, el Avenida (1924, Antonio Palacios) y el Gran Vía (1925, Modesto López Otero), que se unen al Ritz y al Palace para ofrecer alojamientos comparables en calidad a los de París y Londres.

La joya arquitectónica es el edificio de Telefónica (1929, Ignacio de Cárdenas) de funcional diseño norteamericano revestido con elementos inspi-

rados en la Giralda de Sevilla, que se convierte en el edificio más alto de Europa durante décadas. Su gran altura y la posición en el punto más elevado de la Gran Vía le otorgan la condición de principal hito de la silueta urbana. El reloj situado en su coronación se puede contemplar desde toda la ciudad.

La construcción de grandes cines en este tramo supone una importante novedad tipológica en la arquitectura madrileña. Escondidas tras fachadas clasicistas se encuentran las enormes salas de proyección. El cine Callao (1927, Gutiérrez Soto), el cine Avenida (1928, José Miguel de la Quadra-Salcedo), el Palacio de la Música (1928, Secundino Zuazo) y el Pa-

lacio de la Prensa (1928, Pedro Muguruza) marcan el inicio de la Gran Vía como eje de los espectáculos en la ciudad. Los grandes carteles que anuncian las películas terminarían cubriendo las fachadas y contribuirían a que la Gran Vía se convirtiese en un escaparate de productos comerciales a gran escala, y se definen mejor por los despliegues publicitarios que por sus elementos arquitectónicos. Los neones invaden las fachadas y Nueva York encuentra una modesta réplica en Madrid. En fechas muy recientes, la rápida desaparición de las salas de cine, convertidas en centros comerciales, supone una tragedia de proporciones catastróficas para el patrimonio arquitectónico madrileño.

CAPITOL, ICONO DE VANGUARDIA

El tercer tramo de la Gran Vía baja desde la plaza de Callao hasta lo que hoy es la plaza de España, cuyas obras de infraestructura duran desde 1925 a 1931. Dedicada la calle a Eduardo Dato, la construcción de los edificios previstos se va espaciando en el tiempo y no se completa hasta 1954. En la esquina, nuevamente aguda, de Callao con Jacometrezo se levanta el edificio Capitol (1933, Luis Martínez-Feduchi y Vicente Eced), emblema de innovación, calidad y modernidad en la arquitectura madrileña de los años treinta, tal vez el mejor de todos los edificios de vanguardia que pudieron terminarse antes de 1936.

En ese tiempo se consolida la Gran Vía como el Broadway madrileño. Se levantan nuevas salas de cine y teatro: Rialto (1930, Aragón, Mendoza, Aldama), Azul (1931, José M^a Mendoza, José de Aragón) y Coliseum (1933, Casto Fernández-Shaw, Pedro Muguruza). La gran arteria urbana sigue acumulando nuevos cines tras la Guerra Civil, el Gran Vía (1946, Germán Álvarez), el Pompeya (1946, Juan Pan de Torre) y el Rex (1948, Luis Gutiérrez Soto), de menor ambición arquitectónica. La Gran Vía concluye

en la plaza de España, donde se elevan los mayores edificios de su tiempo, el Edificio España, en 1953, que es el primero en Madrid que supera los 100 metros de altura, y la Torre de Madrid, de 1960, que se acerca a los 150, emblemas de la capitalidad durante la posguerra, recurrentes en la filmografía española durante la década de los años sesenta.

Finalizada la Gran Vía y completado el enlace con la calle de la Princesa, el protagonismo arquitectónico se desplaza hacia el paseo de la Castellana, que se convierte en la nueva calle del dinero, prolongando el eje Prado-Recoletos, acogiendo grandes empresas y entidades financieras y creando nuevos centros comerciales en AZCA. La Gran Vía mantendrá el protagonismo en cuanto a la concentración de locales de espectáculos y diversidad de comercios, aprovechando su buena inserción en la red de transporte público, perdiendo el componente elitista, popularizándose y evolucionando en el mismo sentido que las metrópolis contemporá-

neas de Europa, Norteamérica y Asia.

El fuerte desnivel que salva la Gran Vía es una de sus señas de identidad, ya que sube y baja, y al mismo tiempo gira, por lo que su perspectiva no es comparable a las avenidas parisinas, rectas y llanas. Otro elemento característico es la manera en que la variedad de estilos de cada edificio se integra en la unidad de las fachadas de manzana que se definen con planos continuos.

ALTURAS HABITADAS

Merece la pena contemplar la riqueza de las soluciones de esquina, y en especial los *tholoi* o templete circulares que coronan los ángulos superiores de muchos de sus edificios. Mirando a las alturas se descubre también un amplio repertorio de remates escultóricos, desde la Victoria alada del edificio Metrópolis, obra de Federico Coullaut Valera, al Ave Fénix que corona el edificio Madrid-París de Gran Vía, 32, sin olvidar la escultura de Victorio Macho que remata la monumental fachada de Gran Vía, 60, reformada en 1944 por Casto Fernández-Shaw.


Este espacio urbano ha inspirado a todas las artes, desde el hiperrealismo de Antonio López a músicos y directores de cine, creadores de escaparates y publicistas, sirviendo de soporte de anuncios míticos que han protagonizado escenas cinematográficas espectaculares. Los neones de Schweppes protagonizan planos eléctricos en *El día de la bestia* (1995, Álex de la Iglesia), y la esquina de Grassy-Rolax ha sufrido un reciente incendio virtual proyectando imágenes diseñadas por Eugenio Ampudia.

El hecho más sobresaliente de la Gran Vía madrileña es la permanencia de los edificios origina-



EUGENIO AMPUDIA ha sido el último artista que ha usado la Gran Vía como una pieza de sus intervenciones. En diciembre de 2009, proyectó llamas que devoraron metafóricamente el edificio Rolex-Grassy, en la esquina con Caballero de Gracia.

les, con numerosos cambios de uso, pero sin destrucción de los mismos, lo que le confiere un elevado valor de conjunto que presenta una infrecuente unidad dentro de la ciudad.

Más allá de su valor arquitectónico, ha logrado mantenerse como emblema de la condición metropolitana de la capital, abigarrada, contradictoria, intensa y llena de vida. Con la mayor densidad de significados contemporáneos, acumulados en una estructura urbana que ya empieza a ser centenaria. Más vital que representativa. Más Nueva York que París. 



ÁLEX DE LA IGLESIA aprovechó el tirón del elegante edificio Capitol, en la plaza de Callao, para situar en su fachada, con su peculiar humor negro, una cinematográfica lucha que tenía lugar en una escena de su película *El día de la bestia* (1995).